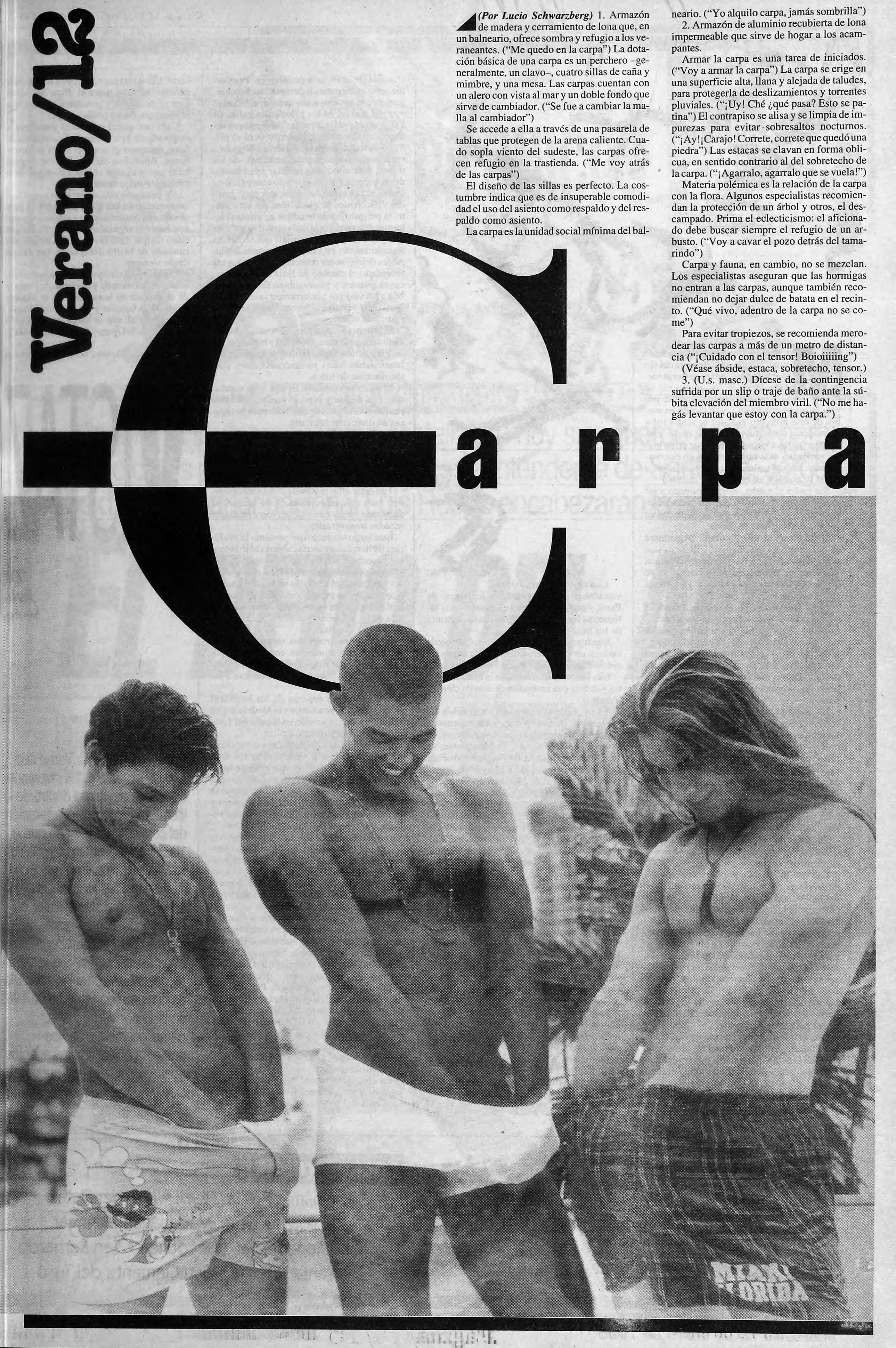
Carpa



(*Por Lucio Schwarzberg*) 1. Armazón de madera y cerramiento de lona que, en un balneario, ofrece sombra y refugio a los veraneantes. ("Me quedo en la carpa") La dotación básica de una carpa es un perchero –generalmente, un clavo–, cuatro sillas de caña y mimbre, y una mesa. Las carpas cuentan con un alero con vista al mar y un doble fondo que sirve de cambiador. ("Se fue a cambiar la malla al cambiador")

Se accede a ella a través de una pasarela de tablas que protegen de la arena caliente. Cuado sopla viento del sudeste, las carpas ofrecen refugio en la trastienda. ("Me voy atrás de las carpas")

El diseño de las sillas es perfecto. La costumbre indica que es de insuperable comodidad el uso del asiento como respaldo y del respaldo como asiento.

La carpa es la unidad social mínima del balneario. ("Yo alquilo carpa, jamás sombrilla")

2. Armazón de aluminio recubierta de lona impermeable que sirve de hogar a los acampantes.

Armar la carpa es una tarea de iniciados. ("Voy a armar la carpa") La carpa se erige en una superficie alta, llana y alejada de taludes, para protegerla de deslizamientos y torrentes pluviales. ("¡Uy! Ché ¿qué pasa? Esto se patina") El contrapiso se alisa y se limpia de impurezas para evitar sobresaltos nocturnos. ("¡Ay!¡Carajo! Correte, correte que quedó una piedra") Las estacas se clavan en forma oblicua, en sentido contrario al del sobretecho de la carpa. ("¡Agarralo, agarralo que se vuela!")

Materia polémica es la relación de la carpa con la flora. Algunos especialistas recomiendan la protección de un árbol y otros, el descampado. Prima el eclecticismo: el aficionado debe buscar siempre el refugio de un arbusto. ("Voy a cavar el pozo detrás del tamarindo")

Carpa y fauna, en cambio, no se mezclan. Los especialistas aseguran que las hormigas no entran a las carpas, aunque también recomiendan no dejar dulce de batata en el recinto. ("Qué vivo, adentro de la carpa no se come")

Para evitar tropiezos, se recomienda merodear las carpas a más de un metro de distancia ("¡Cuidado con el tensor! Boioiiiiing")

(Véase ábside, estaca, sobretecho, tensor.)

3. (U.s. masc.) Dícese de la contingencia sufrida por un slip o traje de baño ante la súbita elevación del miembro viril. ("No me hagás levantar que estoy con la carpa.")



Michael Dufrénoy siguió a la multitud, simple gota de agua del río que la ruptura de las barreras tornaba torrente. Su animación se sosegaba. El campeón de la poesía latina se volvía un joven tímido en medio de este alboroto gozoso; se sentía solo, extranjero, como aislado en el vacío. Sus condiscípulos avanzaban de prisa; él iba lento, vacilante, más huérfano aún en esa reunión de padres satisfechos; parecía echar a faltar su trabajo, su colegio, su maestro.

Sin padre ni madre, estaba obligado a regresar donde su familia que no podía comprenderlo, seguro de ser mal acogido con su premio diversificación latina.

"Está bien", se dijo "¡coraje! ¡Aguantaré estoicamente su mal humor! Mi tío es una persona positiva, mi tía, una mujer práctica, mi primo un muchacho especulador; ya sé que les desagradan mis ideas y yo mismo: ¿pero qué hacer? ¡Adelante!".

No se apresuraba, sin embargo. No era de esos escolares que se precipitaban a las vacaciones como los pueblos a la libertad. Su tío y tutor ni siquiera había juzgado conveniente asistir a la distribución de premios; sabía de qué era "incapaz" su sobrino, así decía, y habría muerto de vergüenza de haberlo visto coronado como amado de las musas.

La multitud arrastraba al triste laureado; se sentía cogido por la corriente como el hombre que está a punto de ahogarse.

"La comparación es exacta", pensaba. "Hete aquí que estoy siendo impulsado hacia alta mar; allí serán precisas las virtudes de un pez y sólo puedo aportar los instintos de un pájaro; me encanta vivir en el espacio, en las regiones ideales donde ya nadie va, en el país de los sueños donde ni siquiera se regresa."

Sin dejar de reflexionar, herido y confuso, llegó a la estación de Grenelle del ferrocarril metropolitano.

Las vías avanzaban por la ribera izquierda del río, por el bulevar Saint-Germain, que iba desde la estación de Orleans hasta los edificios del Crédito institucional. Allí torcía hacia el Sena y lo atravesaba por el puente de Iéna, que se había revestido adecuadamente para el servicio de la vía férrea y se unía entonces al ferrocarril de la ribera derecha; éste, por el túnel del Trocadero, desembocaba en los Campos Elíseos y se incorporaba a la línea de los bulevares que subía hasta la plaza de la Bastilla y volvía a unirse a la vía férrea de la ribera izquierda por el puente de Austerlitz.

Esta primera circunvalación de vías férreas enlazaba, aproximadamente, el antiguo París de Luis XV por encima mismo del muro en que aún sobrevivía este verso eufónico:

El muro que a París amura lo torna murmurante.

Una segunda línea férrea vinculaba entre sí los antiguos *faubourgs* de París, y prolongaba en unos treinta y dos kilómetros los barrios antaño situados más allá de los bulevares exteriores.

Siguiendo el curso del antiguo camino de cintura, un tercer ferrocarril alcanzaba un recorrido de cincuenta y seis kilómetros.

Una cuarta red, en fin, unía la línea de fuertes y cubría una extensión de más de cien kilómetros.

Ya se puede apreciar que París había roto el recinto de 1843 y empezado a actuar en el Bois de Boulogne, las praderas de Issy, de Vanves, de Billancourt, de Montrouge, de Ivry, de Saint-Mandé, de Bagnolet, de Pantin, de Saint-Denis, de Clichy y de Saint-Ouen. Las alturas de Meudon, de Sèvres, de Saint-Cloud habían impedido que continuara invadiendo hacia el oeste. Los límites de la capital actual estaban señalados por los fuertes de Mont-Valérien, de Saint-Denis, de Aubervilliers, de Romainville, de Vincennes, de Charenton, de Vitry, de Bicêtre, de Montrouge, de Vanves y de Issy; una ciudad de veintisiete leguas de contorno: había devorado por entero al departamento del Sena.

Cuatro círculos concéntricos de vías férreas formaban, entonces, la red metropolitana; se vinculaban entre sí por varios ramales que en la ribera derecha, seguían los bulevares Magenta y Malesherbes, ambos prolongados y en la ribera izquierda las calles Rennes y Fossés-Saint-Victor. Se podía circular con gran rapidez de un extremo al otro de París.

Esos ferrocarriles existían desde 1913; se habían hecho a costa del Estado, según sistema propuesto en el siglo anterior por el ingeniero Joanne.

En esa época se sometieron a la consideración del gobierno numerosos proyectos. Este los hizo examinar por un consejo de ingenieros civiles, pues los de puentes y caminos ya no existían desde 1889, fecha de la clausura de la escuela politécnica. Pero estos señores disputaron durante mucho tiempo sobre el asunto; unos querían establecer una red a nivel en las principales calles de París; otros preferían redes subterráneas semejantes al metro de Londres; pero el primero de estos proyectos habría obligado a crear barreras que impidieran el paso de los trenes; y de ello podía resultar un embrollo de peatones, carros y vehículos muy fácil de imaginar; el segundo implicaba muy grandes dificultades de ejecución; por otra parte, la perspectiva de hundirse en un túnel interminable no parecía nada atractiva para los pasajeros. Todos los caminos que se habían trazado antaño en estas condiciones deplorables debieron ser rehechos; entre ellos era recordado el camino de Bois de Boulogne, cuyos puentes y pasos subterráneos obligaban a los viajeros a interrumpir la lectura del periódico veintisiete veces en un lapso de veintitrés minutos.

El sistema Joanne parecía reunir todas las cualidades: rapidez, facilidad y bienestar. Y, en efecto, los ferrocarriles metropolitanos funcionaban hacía ya cincuenta años, para satisfacción de todos.

El sistema consistía en dos vías separadas, una de ida y otra de vuelta. No había posibilidad alguna de que los trenes se toparan en dirección contraria.

Cada una de las vías se había establecido siguiendo el eje de los bulevares, a cinco metros de las casas, por sobre el límite exterior de las aceras; elegantes columnas de bronce galvanizado las sostenían y sevinculaban entre ellas mediante armazones abiertos; esas columnas, cada cierto trecho, se apoyaban en las casas de la ribera mediante arcadas transversales.

Este largo viaducto que sostenía la vía férrea formaba una galería cubierta bajo la cual los paseantes hallaban abrigo contra la lluvia o el sol; la calle asfaltada se reservaba a los vehículos; el viaducto unía, cual magnífico puente, las principales calles que cortaban su ruta, y los rieles, suspendidos a la altura de los primeros pisos, no ofrecían obstáculo a la circulación.

Algunas casas ribereñas, transformadas en estaciones, comunicaban con las vías por medio de largas pasarelas; y de ellas ascendía la escalera doble que daba acceso a las salas de espera.

Las estaciones del tren de los bulevares estaban en el Trocadero, en la Madelaine, en el bazar Bonne Nouvelle, en la calle del Temple y en la plaza de la Bastillaq.

El viaducto, sostenido por tan simples columnas, no habría podido resistir los antiguos medios de tracción, que exigían locomotoras muy pesadas; pero, gracias a la aplicación de propulsores nuevos, los trenes eran muy livianos; pasaban cada diez minutos y cada uno llevaba mil viajeros en coches veloces y cómodos.

Las casas ribereñas no sufrían por el vapor ni por el humo; por una razón muy sencilla: no había locomotoras. Los trenes marchaban impulsados por aire comprimido, según el sistema Williams que había impuesto Jobard, famoso ingeniero belga que vivió a mediados del siglo diecinueve.

A lo largo de toda la vía, entre ambos rieles, había un tubo vector de veinte centímetros de diámetro y dos milímetros de espesor; encerraba un disco de hierro que se deslizaba en el interior por acción del aire comprimido a varias atmósferas que entregaba la Societé des Catacombes de París. El disco, empujado a gran velocidad dentro del tubo, como bala dentro del cañón, arrastraba consigo el primer coche del tren. ¿Pero cómo se unía el coche con el disco encerrado dentro de un tubo cuyo interior no podía comunicarse con el exterior? Mediante la fuerza electromagnética.

En efecto, el primer vagón llevaba entre las ruedas unos imanes situados a derecha e izquierda del tubo, muy cerca pero sin tocarlo. Estos imanes actuaban a través de l[as] paredes del tubo sobre el disco de hierro[.] Este se deslizaba y arrastraba al tren; el a[i]re comprimido no podía escapar.

Cada vez que el tren debía detenerse, [u]n empleado de la estación del caso abría u[na] llave, escapaba el aire y el disco se inmov[i]lizaba. Apenas se cerraba la llave, ingres[a]ba el aire y el tren volvía a marchar de in[]mediato y velozmente.

Así pues, con este sistema tan sencillo, [de] mantenimiento tan fácil, no había ni hum[o] ni vapor ni posibilidad de colisiones, pero que había la seguridad de poder subir cu[al]quier rampa; daba la impresión de que est[os] caminos de hierro deberían haber existi[do] desde siempre.

El joven Dufrénoy compró su boleto en [la] estación de Grenelle y diez minutos más ta[r]de se detenía en la estación de la Madele[i]ne. Bajó al bulevar y se encaminó hacia [la] calle Imperial, que se había trazado confo[r]me al eje de la Opera y hasta el fin de las T[u]llerías.

La multitud llenaba las calles: estaba p[...]

VISTAZ[...]

Po[r] Juli[o] Vern[e]

Posiblemente, Julio Verne sea uno de los auténticos inventores de la idea del futuro dentro de la literatura. Prueba y exageración del concepto tal vez sea que en 1863 Verne escribió *París en el siglo XX* (Editorial Andrés Bello). Así, el libro fue rechazado por su editor, quien acusó al autor de estar loco y el manuscrito se extravió para reaparecer recién e[l] año pasado. La París que aquí se describe –conviene aclararlo– es la hipotética París de un 1960 soñado por Verne y que, paradójicamente, se nos presenta ahora con los acentos nostálgicos de lo que pudo haber sido y no fue.

llegar la noche; las tiendas de lujo proyectaban resplandores de luz eléctrica a lo lejos: los candelabros construidos según el sistema Way, mediante la electrificación de un filamento de mercurio, brillaban con claridad incomparable; estaban entrelazados entre sí por cables subterráneos; los cien mil faroles de París se encendían simultáneamente.

Algunas tiendas atrasadas, sin embargo, continuaban fieles al viejo gas de hidrocarburo; la explotación de nuevos yacimientos de hulla permitían entregarlo, es verdad, a diez centavos el metro cúbico; pero la compañía ganaba considerablemente, sobre todo con el reparto del gas para uso mecánico. Pues la mayoría de los innumerables vehículos que congestionaban la calzada de los bulevares se movía sin caballos; avanzaba gracias a una fuerza invisible, por medio de un motor que funcionaba con la combustión del gas. Era la máquina Lenoir aplicada a la locomoción.

La primera ventaja de esta máquina, inventada en 1859, era que suprimía el precalentamiento, la caldera y casi el combustible, para producir el movimiento bastaba un poco de gas de alumbrado, mezclado con el aire que se introducía bajo el pistón y que se encendía mediante una chispa eléctrica; estaciones de aprovisionamiento de gas, situadas a distancia conveniente, proveían del hidrógeno necesario a los vehículos; perfeccionamientos recientes habían conseguido que se eliminara el agua destinada a la refrigeración del cilindro de la máquina.

Y ésta era fácil, *sencilla y manejable*. El mecánico sentado en su asiento, guiaba un volante; un pedal, situado bajo sus pies, le permitía modificar instantáneamente la marcha del vehículo.

Esos coches, que poseían la fuerza de un caballo-vapor, sólo costaban al día un octavo de lo que gastaba un caballo; el consumo de gas, controlado de manera precisa, permitía calcular el trabajo que hacía cada vehículo y los cocheros no podían engañar a la compañía como en otras épocas.

Esos coches a gas consumían grandes cantidades de hidrógeno: y mucho más esos enormes carricoches, cargados de piedras y de materiales, a los cuales impulsaba una fuerza de veinte a treinta caballos. El sistema Lenoir poseía además la ventaja de no costar nada durante las horas de descanso, una economía que no era posible efectuar con las máquinas a vapor, que devoraban combustible incluso mientras estaban detenidas.

Los medios de transporte eran veloces y en calles menos obstruidas que antaño, pues una disposición del Ministerio del Interior prohibía que circulara después de las diez de la mañana todo tipo de carreta, carromato o camión por calles que no fueran las reservadas para ese efecto.

Esas distintas mejoras venían muy bien en este siglo febril en que la multiplicidad de negocios no dejaba reposo alguno ni permitía el menor atraso.

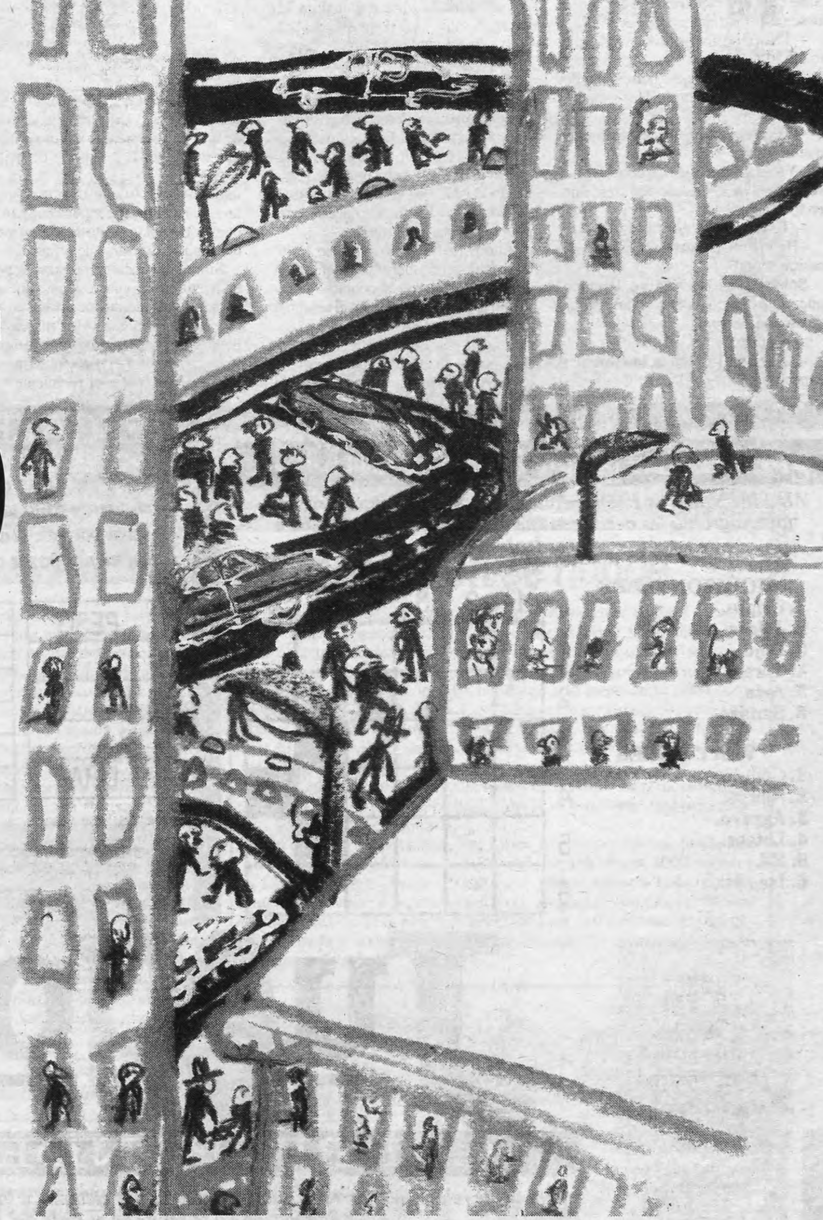
Qué habría dicho uno de nuestros antepasados al ver esos bulevares iluminados con un brillo comparable al del sol, esos miles de vehículos que circulaban sin hacer ruido por el sordo asfalto de las calles, esas tiendas ricas como palacios donde la luz se esparcía en blancas irradiaciones, esas vías de comunicación amplias como plazas, esas plazas vastas como llanuras, esos hoteles inmensos donde alojaban veinte mil viajeros, esos viaductos tan ligeros; esas largas galerías elegantes, esos puentes que cruzaban de una calle a otra, y en fin, esos trenes refulgentes que parecían atravesar el aire a velocidad fantástica...

Se habría sorprendido mucho, sin duda; pero los hombres de 1960 ya no admiraban estas maravillas; las disfrutaban tranquilamente, sin por ello ser más felices, pues su talante apresurado, su marcha ansiosa, su ímpetu americano, ponían de manifiesto que el demonio del dinero los empujaba sin descanso y sin piedad.

* *Un electroimán puede soportar un peso de 1000 kg en contacto; su fuerza de atracción es de cien kilogramos a una distancia de cinco milímetros (nota del autor)*

Se reproduce aquí por gentileza de Editorial Andrés Bello.

...O GLOBAL A LAS CALLES DE PARIS



Resumen: Pirovano –ex arquero, representante de jugadores y quién sabe qué mas– encuentra muerto a Zolezzi, el Troglodita, su amigo de la troupe Gigantes en la Lona. Las amenazas inmotivadas han llegado al asesinato. El veterano Etchenique investiga los movimientos del esquivo "Paredón" mientras sospecha que Ibrahim tiene que ver con el asunto.

12 SE ACABO

LA LUCHA CONTINUA

por Juan Sasturain

Antes de las nueve estaba en la oficina, Mupi colgaba la cartera en el perchero cuando me vio entrar. Algo debe haber visto en mis ojos porque ni siquiera se sorprendió cuando se lo dije:

–Voy para arriba.

Asintió. No le gusta pero lo acepta. Sabe que cada tanto sucede. Uno no lo busca especialmente pero sucede.

–¿Es necesario? –dijo sabiendo que lo era.

–Sí. Y no te quejes: hemos tenido un año tranquilo, Mupi... Hacía cuatro meses que no...

–Diecinueve semanas exactamente que no subías.

–Ya era hora –dije por decir, como si hubiera una periodicidad deseable en todo eso.

–¿Te vas ya?

–Hago contacto y me voy. ¿Qué necesitás saber?

Sólo pregunto lo esencial, lo único que sabía que podía preguntar a partir de ese momento.

–¿A quién?

–Zolezzi, el Troglodita. Puñalada en el pecho.

–No lo conozco.

–Mejor. Yo casi tampoco lo conocía.

Mupi agitó la cabeza. Se dejó caer en el asiento:

–¿Borramiento? –dijo como quien llena una planilla.

Asentí:

–Total por 24 horas, con todos los canales abiertos. A partir de mañana, parcial.

A Mupi, el hecho de que yo me fuera arriba la llenaba de angustia. Pese a que no era la primera vez ni sería la última. Siempre sentí que la alteraba más el borramiento, el corte de comunicación, que los eventuales riesgos que yo corriera. Como siempre, lo peor era –para ella– no saber. Sin embargo también era lo mejor, lo que seguramente la preservaba.

–Todo andará bien –dije tontamente.

–Como siempre.

Miré el reloj:

–Voy a hacer contacto. Hasta mañana.

Y salí como quien se zambulle. Cerré con llave la puerta del despacho y me senté frente a la computadora. La encendí, saqué el diskete rojo del bolsillo y lo coloqué en posición. Esperé la señal, los tres puntos largos. Tecleé la clave de doce caracteres y cuando apareció el signo quité la pequeña tapa disimulada a la derecha, bajo la pantalla, y me preparé. Esperé que el signo virara al amarillo y entonces me saqué el guante –llevaba uno que había usado Dasaiev en la Copa de Europa cuando la URSS fue campeón– para poder conectar el terminal.

Aunque lo he hecho infinidad de veces, sigue siendo increíble la sensación de poner mi cuerpo en contacto directo con la máquina. No bien el terminal cónico que prolonga mi mutilado dedo mayor entra en la estrecha hendidura oculta en el extremo derecho bajo la pantalla, una levísima sensación interior que es táctil y luminosa a la vez –como si viera y tanteara dentro de mí– me recorre de extremo a extremo el cuerpo. Una especie de latigazo, un reguero de neón que es a la vez una encendida y delicadísima serpiente de fino calibre me sacude con lo más parecido a una serie de pequeños y encadenados estertores de orgasmo.

Simultáneamente, mientras la pantalla ratifica el contacto, siento que una oleada de adrenalina me invade la sangre, sube como una veloz marea, me llena en una sensación compleja de eufórico pánico –si es que eso existe– en la que soy a la vez el recipiente y el contenido, la botella y el líquido.

Fueron dos, tres segundos, nada más. Retiré el dedo con el terminal y a partir de ese instante tenía exactamente veinte segundos para teclear el mensaje y recibir respuesta.

Escribí coordenadas de tiempo y espacio: fecha, hora y lugar. Señal de recepción.

Escribí entonces: CATCHER BAIRES a SUBJUNTIVO.

Señal de recepción.

Escribí finalmente: Diez minutos / canal abierto.

Señal de recepción, y el tiempo se acababa.

Listo.

Apagué la computadora, saqué el diskete rojo, lo guardé, me puse el guante, deslicé sin esfuerzo la biblioteca y me introduje en la pared hueca disimulada detrás. Cerré desde adentro y me imaginé la expresión de Mupi, en la recepción contigua, al escuchar el "chac" metálico: sabía que me iba para arriba.

Los dos pisos parecieron más, en un pasadizo tan estrecho que me obligaba a andar casi de medio lado y doblar en ángulo recto un par de veces. Los escalones se hacían cada vez más angostos y más altos; la luz estaba a casi doce metros sobre mi cabeza pero a medida que ascendía el aire se hacía cada vez más limpio y menos sofocante. Las palomas y las ratas habían frecuentado el lugar, y al caminar pisaba restos crujientes, pateaba plumas, ramitas, basura y excrementos.

La escalera remataba en un breve pasillo sin salida. Llegué hasta el fondo, subí el único escalón, levanté los brazos y presioné el techo hacia arriba. La tapa circular cedió apenas y se deslizó por el piso de la cúpula haciéndome espacio para ascender mientras todo se iluminaba, me enceguecía después de tanta penumbra.

Me empiné, y encaramándome sobre los codos conseguí entrar. Me senté en el suelo y miré el reloj. Me quedaban aún cuatro minutos para la comunicación con Subjuntivo.

Las pantallas grises estaban levemente cubiertas de polvo. Les pasé el mismo pañuelo con que me sequé la transpiración que me bañaba la cara y el cuello. Después me quité el guante, restregué las manos húmedas en el pantalón y encendí simultáneamente todos los televisores.

–Bueno: se acabó –dije con un suspiro.

Y clavé el terminal de mi dedo mayor en el centro de la máquina.

Mañana: **13. Subjuntivo.**

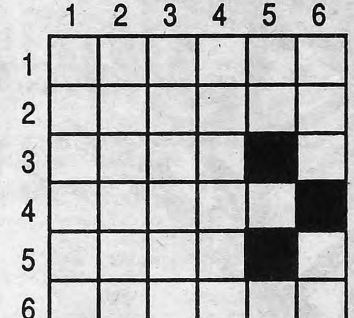
Juegos

¿ANAGRAMA O SINONIMO?

Algunas palabras están definidas con un sinónimo, otras con un anagrama (es decir, con sus mismas letras pero en otro orden).

HORIZONTALES
1. **Cripta.**
2. **Jaleos.**
3. **Dejó.**
4. **Torea.**
5. **Arte.**
6. **Sanase.**

VERTICALES
1. **Cédula.**
2. **Ajeros.**
3. **Agrava.**
4. **Lotées.**
5. **Ed.**
6. **Isa./ Ni.**



ESCALERAS

Pase de un escalón al siguiente cambiando una sola letra por vez. Tal vez lo logre en menos pasos que nosotros.



PIRAMIDES NUMERICAS

Complete las pirámides colocando un número de una o más cifras en cada casilla, de modo tal que cada casilla contenga la suma de los dos números de las casillas inferiores. Como datos se dan, en cada caso, algunos números ya indicados.

256							
		176					
	64						
			52				
	12	20					
					6		8

CORRESPONDENCIAS

Señale las relaciones correctas sabiendo que si, por ejemplo, a la opción 1 le corresponde la C, esta relación no se repite en el resto del juego.

Sábado inglés

1. Sunday — A. Domingo
2. Monday — B. Viernes
3. Saturday — C. Lunes
4. Friday — D. Sábado

Líneas aéreas

1. Varig — A. Alemania
2. El-Al — B. Brasil
3. Lufthansa — C. Suiza
4. Swissair — D. Israel

Directores de cine

1. "Haz lo correcto" — A. Martin Scorsese
2. "Cabo de miedo" — B. Oliver Stone
3. "JFK" — C. Spike Lee
4. "Barton Fink" — D. Hermanos Coen

Vehículos

1. Cabriolé — A. Motocicleta con acompañante
2. Chalupa — B. Embarcación
3. Tándem — C. Bicicleta de dos asientos
4. Sidecar — D. Carruaje

Escaleras

Peso, pesa, pera, pira, lira.
B. Paris, paras, darás, dañas, dañar, Dakar.

¿Anagrama o sinónimo?

BOVEDA
OJALES
LEGO■I
ERATO■
TARE■I
ASASEN

Pirámides

576
256 320
112 144 176
48 64 80 96
20 28 36 44 52
8 12 16 20 24 28
3 5 7 9 11 13 15
1 2 3 4 5 6 7 8

Correspondencias

Sábado inglés: 1-A, 2-C, 3-D, 4-B.
Directores de cine: 1-C, 2-A, 3-B, 4-D. Líneas Aéreas: 1-B, 2-D, 3-A, 4-C.
Vehículos: 1-D, 2-B, 3-C, 4-A.